

令和5年那審第4号

裁 決

水上オートバイ A 水上オートバイ B 衝突事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 b

職 名 B 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年12月12日15時00分

沖縄県竹富島北方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 水上オートバイ A

総トン数 0.2トン

登録長 2.87メートル

機関の種類 電気点火機関

出力 132キロワット

船種 船名 水上オートバイ B

総トン数 0.2トン

登録長 2.87メートル

機関の種類 電気点火機関

出力 125キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、令和3年3月に進水し、船体前部の左右にリアビューミラーを、操縦者が跨乗するフロントシートに連続してリアシートを、同シート後端にハンドグリップをそれぞれ装備する、最大とう乗人員が船員1人及び旅客2人の電動後進レバーを備えたFRP製水上オートバイであった。

イ B

Bは、令和3年3月に進水し、Aと同型の電動後進レバーを備えたFRP製水上オートバイであった。

(2) 関係人の経歴等

ア a 受審人

a 受審人は、（一部省略）静岡県の浜松市及び湖西市にまたぐ浜名湖並びに沖縄県石垣島周辺水域で水上オートバイを数回操縦しており、同オートバイの特性及び操縦性能を承知していた。

イ b 受審人

b 受審人は、（一部省略）石垣島、同島西方沖合に位置する竹富島及び沖縄県小浜島の各周辺水域で水上オートバイを多数回操縦しており、同オートバイの特性及び操縦性能を承知していた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人が呼笛付きの救命胴衣を着用して1人で乗り組み、竹富島周辺水域を時計回りに遊走する目的で、船首尾とも0.3メートルの喫水をもって、令和3年12月12日13時30分沖縄県石垣港を発し、同島周辺水域に向かった。

a 受審人は、フロントシートに跨乗した姿勢で操縦に当たり、先行するBを時折目視し、竹富島の東方、南方及び西方の各沖合を経由して同島北西方沖合に至り、折からの北東寄りの波浪を船体に受けるようになったものの、同波浪による船体動揺が操縦に支障を来すまでもなかったことから、このまま同船に後続しながら石垣港に向けて東行することとした。

a 受審人は、14時49分半僅か前小浜港第2号立標（以下「2号立標」という。）から033.5度（真方位、以下同じ。）290メートルの地点で、針路を111度に定め、5.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、14時55分2号立標から095.5度1,040メートルの地点で、Bを右舷船首方近距離に認め、同船の航行する様子から自船の速力よりも僅かに遅く見えたことから、しばらくはBとの船間距離に支障がないものと見込み、同船を確かめたり竹富島の景色を眺めたりしながら続航した。

a 受審人は、14時59分2号立標から101.5度1,680メートルの地点に達したとき、Bが右舷船首2度80メートルのとこ

ろとなり、その後同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、竹富島の景色を眺めることに気をとられ、継続してBとの船間距離を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかった。

こうして、a受審人は、竹富島の景色を眺めながら進行するなか、ふと視線をBに向けたところ、同船を船首至近に認め、15時00分僅か前右転したものの、及ばず、15時00分2号立標から102.5度1.0海里の地点において、Aは、船首が121度を向いたとき、原速力で、その船首部がBの船尾部に後方から12度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b受審人が1人で乗り組み、友人1人をリアシートに乗せ、いずれも呼笛付きの救命胴衣を着用し、竹富島周辺水域を時計回りに遊走する目的で、船首尾とも0.3メートルの喫水をもって、同日13時30分石垣港を発し、同島周辺水域に向かった。

b受審人は、フロントシートに跨乗した姿勢で操縦に当たり、後続するAを時折目視し、竹富島の東方、南方及び西方の各沖合を経由して同島北西方沖合に至り、折からの北東寄りの波浪を船体に受けるようになったことから、同波浪による船体動揺の緩和及び同乗者の安全を図るため減速した上で、このまま同船に先行しながら石垣港に向け東行することとした。

b受審人は、14時38分半僅か前2号立標から029.5度220メートルの地点で、針路を109度に定め、2.7ノットの速力で進行した。

b 受審人は、14時55分2号立標から100.5度1,440メートルの地点で、Aを左舷船尾方近距離に認め、同船の航行の様子からそのうち自船との船間距離を保つものと見込み、リアビューミラーでAを確かめたり保針に注意を払ったりしながら続航した。

b 受審人は、14時59分2号立標から102度1,770メートルの地点に達したとき、Aが左舷正横後88度80メートルのところとなり、その後同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、保針することに気をとられ、継続してAとの船間距離を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、避航を促す音響信号を行わず、Aが間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

こうして、b 受審人は、保針に注意を払いながら進行するなか、Bは、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部に擦過傷等を、Bは、ハンドグリップに割損等をそれぞれ生じ、B同乗者が右尺骨骨幹部骨折等を負った。

(航法の適用)

本件は、竹富島北西方沖合において、ともに東行中のAとBとが衝突したもので、衝突地点付近の水域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

本件時、両船は互いに視野の内にあり、AがBの左舷正横後22度30分を超える後方の位置から同船を追い越す態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、Aが避航義

務を、Bが針路及び速力の保持、避航を促す音響信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったと認められる。

したがって、本件は、海上衝突予防法第13条によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、竹富島北西方沖合において、AとBとがともに東行中、同船を追い越すAが、動静監視不十分で、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、竹富島北西方沖合において、Bに後続しながら石垣港に向けて東行中、同船を右舷船首方近距離に認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、継続してBとの船間距離を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、竹富島の景色を眺めることに気をとられ、Bに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けないまま進行して衝突する事態を招き、A、B両船に損傷を生じさせ、B同乗者を負傷させるに至った。

以上のa受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、竹富島北西方沖合において、Aに先行しながら石垣港に向けて東行中、同船を左舷船尾方近距離に認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、継続してAとの船間距離を確かめるなど、同船

に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、保針することに気をとられ、Aに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、Aが間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもないまま進行して衝突する事態を招き、A、B両船に損傷を生じさせ、自船同乗者を負傷させるに至った。

以上のb受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年9月28日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文